

DE SCHEEPSJAGER IN ZIJN TIJD IN NEDERLAND

In 1632 werd de eerste trekschuit in gebruik gesteld tussen Amsterdam en Haarlem. Dit vaartuig werd voortgetrokken met behulp van een touw. Dit was het begin van een industrie die tot ver in de 19e eeuw heeft bestaan.

Waarom was dit zo belangrijk? Laten we eens kijken wat de situatie was **vóór 1632**.

Normaal werden alle goederen vervoerd met een kruiwagen of handkar. Werkpaarden en wagens werden gebruikt voor zware vrachten. Vaartuigen werden nog niet gebruikt voor regelmatig vervoer op de binnen wateren.

De boeren gebruikten de waterwegen wanneer die binnen bereik waren voor het vervoer van landbouwprodukten, vee en melk.

Afstanden werden aangegeven met uren lopen. Het was niet ongebruikelijk in die tijd voor mensen om 40 km per dag te lopen. Een voetganger kon geluk hebben als hij een eind met een boer mocht meerijden.

In het centrum van steden zoals Amsterdam was plaveisel, maar elders was het zand, klei en modder en er was niet veel regen nodig om het pad onbegaanbaar te maken.

Reizen met een koets of diligence was snel maar duur en niet comfortabel over buitenwegen. Het rijtuig maakte veel lawaai waardoor men hard moest praten om elkaar te verstaan. Dit maakte het vermoeiend een gesprek te voeren.

De waterwegen waren vroeger veel belangrijker dan de landwegen, ook omdat het veiliger was. Geen last van de beruchte straatoverrij.

Zeilen was op de kleine rivieren en later op kanalen bijna niet mogelijk vanwege de vele bruggen en sluizen.

Gedurende strenge winters, wanneer waterwegen bevroren waren, was er een alternatief om te schaatsen en een slee te gebruiken voor het vervoer van mensen en goederen.

De voordelen die de trekschuit verschafte waren het gemak; het ging langzaam maar rustig en stil. Je kon genieten van de omgeving, praten of een kaartje leggen met mede passagiers. En wanneer je daar genoeg van had, kon je altijd nog een boek pakken of een dutje doen.

Een ander voordeel was dat de trekschuit altijd op tijd vertrok. De schipper kreeg een boete als dat niet het geval was.

Trekschuit en scheepsjager.

De schipper had de keus, of zelf de schuit trekken, of een scheepsjager huren.

Een scheepsjager (ook bekend als jager of schuitenjager) trok de boot vanaf de oever. Hiervoor droeg hij een **singel**, een soort leren tuig waaraan een touw bevestigd was dat de schuit voorttrok. Later werden speciale paden gebruikt door de scheepsjager. De naam **jaagpad** stamt hier vanaf.

Waarschijnlijk werd kort na 1607 een voet- en jaagpad aangelegd op de westelijke Vechtoever tussen Utrecht en Breukelen dat in of kort na 1626 werd doorgetrokken tot aan Ouderkerk.

De volgende afbeelding laat zien hoe zwaar het trekken van een schuit kon zijn. Soms was het hele gezin erin betrokken!



Overal in de bochten stonden **jaagpalen**. De **jaaglijn** sneed er diepe groeven in als het schip van de kant gehouden moest worden.

Scheepsjagers die het zich konden veroorloven gebruikten een of twee paarden en vanaf 1725 werden trekschuiten uitsluitend door paarden getrokken.

Bij het gebruik van paarden werd meestal tussen twee sluisen gevaren en daarna werd het werk overgegeven aan de volgende scheepsjager.

De rijkere schippers hadden een paard en zaten er zelf bovenop.

Sommige scheepsjagers hadden een slechte reputatie voor dronkenschap en vochten onder elkaar.

Bovendien braken er regelmatig vechtpartijen uit tussen scheepsjagers onderling of tussen scheepsjagers en schippers. Om deze strubbelingen te voorkomen werd in 1903 de scheepsjagerspenning ingevoerd.

Om de vaarafstand zo kort mogelijk te maken werden trekvaarten gegraven in een rechte lijn.

Regelmatische diensten.

De introductie van de trekschuit van Amsterdam naar Haarlem was een groot succes. Na korte tijd werd een dergelijke dienst tussen Haarlem en Leiden toegevoegd; en toen was het hek van de dam:

Rotterdam en Delft volgden. De reis van Rotterdam naar Amsterdam met de trekschuit begon om 5 uur 's morgens, overstappen in Delft, Leiden en Haarlem (dit hield vaak in dat men van de eene kant van de stad naar de andere kant moest lopen.). Aankomst in Amsterdam was om kwart over zes 's avonds.

De lijndienst tussen Amsterdam en Haarlem vervoerde in 1661 164.281 passagiers.

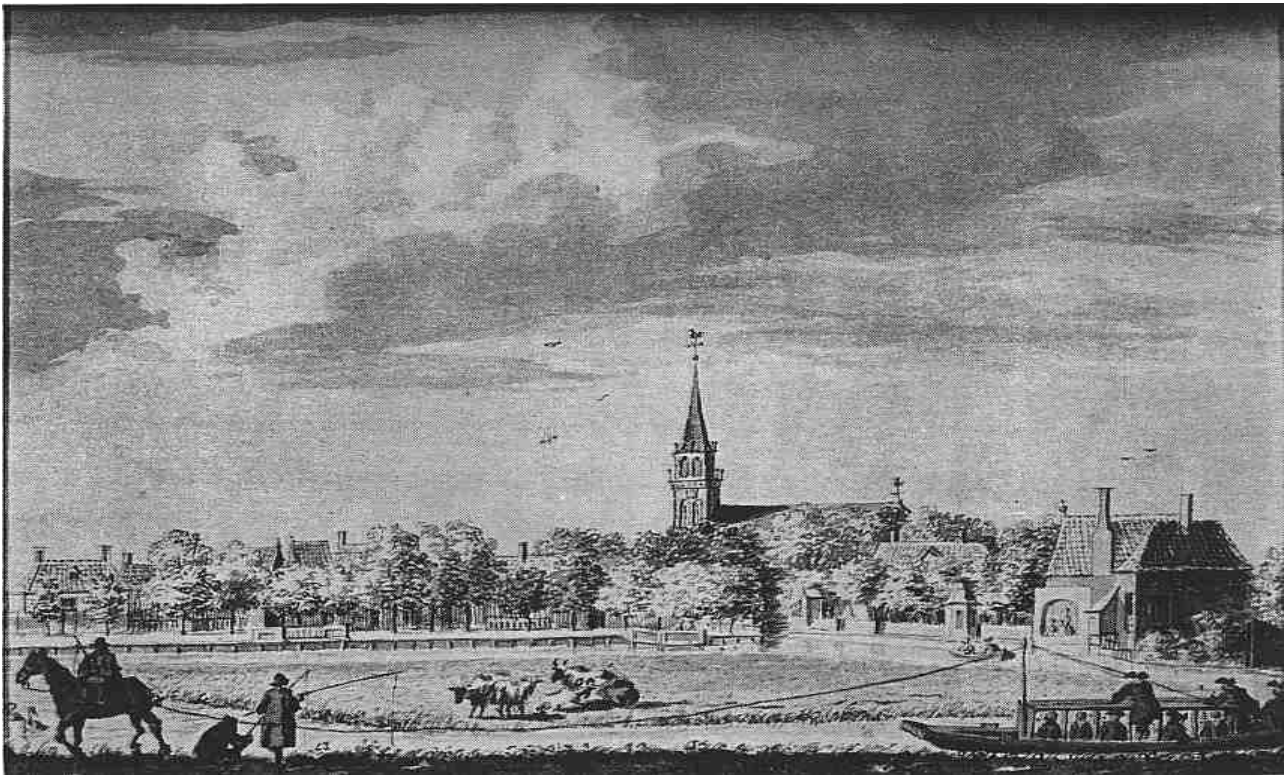
Reis-boek door de Vereenigde Nederlandsche Provinciën en der zelfver aangrenzende Landschappen en Koningrijken: bij Jan ten Hoorn, Amsterdam 1700.

Reys Medicijn-Boek of eenige korte geapprobeerde remedien, dienstig voor alle Persoonen dir eenige ongemak op de Reyse overkomen.

Dewijl het dikwijls gebeurd, dat men in 't Reysen van de Koorts, Buykpijn, de Loop, Hoofdpijn, en andere ongemakken meer, overvallen word, en dat men niet altijd al tot zijn gemak gerieft kan werden, hebben wij het zeer dienstig geoordeeld hier eenige korte geapprobeerde Remedien bij te voegen, die een ieder Reiziger voor weinig geld bekomen, en daar hij naast God, zig zelven nee helpen kan. 't Gebeurd menigmaals dat men door de koude lugt te Scheep, in Schuiten of op Wagens het Kolijk of Winden komt te krijgen, zoo laat aan de eerste Herberg daar gij aankomt, wat France Wijn met Notemuiscaat en wat Oranje schellen op het vuur zetten, en drinkt dat warm in. Of haald een vierendeel - loots Philonium Romanum, bij een Barbier, drinkt dit in met wat Anyswater; gy sult verligting krygen.

Door de heete Zon, en het hotsen van Wagens, komt dikmaals te gebeuren dat u neus aan 't bloeden geraakt; neem dan alleenig een stuk krijts in u handen; of drukt een Duyt, of een Boon tegen het voorhoofd aan; of neemt het afschraapsel van een koperen Ketel, steekt dat met wat pluksel van linnen in de Neus, sommigen laten het bloed wel op een gloeyend Yser druppen; of men giet wel een kopje kout water agter in den hals onversiens, dusdanig werd het bloeden de Neus gestilt.

Door de koude lucht, of schrale winde, krijgt men dikwils een ruissinge in het oor: Hier voor neem een Ajuin, braad die met wat Comijnzaad gevuld onder de asschen, drukt dan het sap uyt, en giet dat in het Oor, Of neem uw eygen water, maaktet heet, en bevogtigt daar mede een heet witte brood, en legt dat op het oor. Of legt er een zakje met heet zant aan: 't zal u dadelijk helpen.



Gezicht op Broek in Waterland met op de voorgrond de trekschuit in de vaart tussen Monnikendam en Amsterdam. Provinciale Atlas, Rijksarchief in N-H.



Een schuitje volgeladen met wat Omstreeks 1770 maakte S. Fokke deze tekening van de nachtschuit van Utrecht naar Amsterdam. Geen zitplaats meer, dan maar op de bodem een plaatsje vinden. Links achter zitten er twee te flikflooien.

En wat gebeurde als er eens een aanvaring plaats vond tussen die binnenlandse schuiten?

In het Stadsarchief Amsterdam bevindt zich een boekje uit 1739 dat hier advies op geeft:

Advysen, certificatien, ende gewysdens: Rakende het vergoeden van de Schade, die de BINNENLANDTSE SCHEPEN Malkanderen aan doen. Tot Amsterdam, By JAN en DIRK BOOM, Boeck-verkoopers, op de Cingel, by de Janroonpoorts Toren.

Is seecker, dat in gevalle men soude willen sustineren, dat by ongeluck twee Schepen malkanderen in de gront zeylende, de Schipper, wiens Schip behouden ware, oock soude moeten dragen aen de schade van 't bedorven Koopmans goet, dat de Schippers daer-en-tegen wederom soudén moeten genieten de Avaryen ende voordelen, die hun in het beschadigen der Schepen zouden competeren.

Maer heeft yder Koopman tot noch toe fijne goederen, beschadight ofte onbeschadight zijnde buyten schulde van de Schippers, ontlost, mits alleen betalende de behoorlijcke Vracht ende Tollen: dragende yder sijn eygen schade.

Tot slot kwam in het boekje een gedicht:

Het Boekjen spreekt.

*Ick traght hier door myn druck
Van alle ongeluck
Een Schipper te verschoonen:
Dat hy door sulck misval
Geen vraght verliesen sal:
De Koopman moet hem loonen.
Maer worter yet vermist,
Door ontrouw of door list,
By hem of syn dienaeren:
Dat hy sijn Schip wel sluyt:
Want voor Dief ende Guyt
Moet hy het Goedt bewaeren.
Ist Schip van boven leck?
Dat is oock een gebreck,*

*Dat hy wel kan verhoeden.
De schae daer door geschiet,
Bevry ick geensins niet:
Die laet ick Hem vergoeden.
G.I.K.*

En hoe weet je nu wanneer die schuiten vertrekken? Daarvoor kon je een ander boekje raadplegen. Een kopie daarvan is ook in het Stadsarchief Amsterdam te vinden:

De van ouds geproviligeerde Reiswijzer van Holland; Bevattende eene naukeurige aanwijzing van de Legplaatsen en Reis-Routen van alle Beurtschepen Jaag- en Markt-Schuiten die van de stad Amsterdam, meest dagelijks, afvaren, op volgende Steden en plaatsen; Mitsgaders de Tijd en 't Uur van hun vertrek, Gesteld naar de Letters A,B,C, enz.

Hier nevens het aankomen en afgaan der Posten en Bodens, naar alle Departementen en Plaatsen; mitsgaders een Reiswijzer, op, en van alle Plaatsen; van Holland en daar buiten: zeer gerieflijk voor alle kooplieden, Winkeliers en reizende Personen. Te Amsterdam Bij d' Erven van de Wed. C.Stichter.Boekverkoopers in de Warmoes-straat, schuin over de Oude Kerksteeg, in den Ouden Berg Calvarien, No. 159.

Letter A.

Van Amsterdam op Abcoude.

'sMaand, ten 12 ure, ligt op den Binnen-amstel bij de Halvemaans-brug, een schuit.

Op Baambrug.

Des maan- en woensdags ten half 1 uur, een schuit, tegen over de Munt, en ten 2 ure van buiten.

Op Utrecht.

Vrijdags 's avonds ten 9 ure een schuit.

Op Utrecht.

Vrijdags 's av. ten 11 ure een schuit.

Van Abcou op Amsterdam.

's Maandags 's morg. ten 3 ure een schuit.

Van Baambrug op Amsterdam.

Zondags 's av. ten 11 ure, en woensd. 's morg. ten 5 ure een schuit.

Utrechts Archief:

Ontfang van Leges beginnende 12 October 1763 N. Bello 12 December 1763

Schietschuit Schippers regt - gratis.

Appnt 12 December 1763: van't Sandpad en Gabel langs den Crommen Rhijn L. Bilkes f 6.-.-

12 Junij 1764 een acte voor een Jaeger na Hinderdam f -.12.-

15 October 1764 een acte van een Jager van den Hinderdam f -.12.-

extract resolutie van 't Gabel van den Hinderdam/Hooykaas f 24.-.- 3 December 1764.

Stadsarchief II Inv. Nrs 1-2078.

Appt. Gabel van het Zandpad van de Nieuwe Sluys na den Hinderdam f 24.-.- 18 November 1782



AANSTELLING SCHEEPSJAGER

De Heeren Burgemeesteren der Stadt Utrecht stellen bij dezen tot Jager aan Den Berg en Hinderdam op Utrecht en Vice Versa aan Lambert Weyersche Roos, om met twee paarden te mogen jaagen, namelijk hij en een knecht mids sij striktelijk regulerende nade ordres dezen aangaande reeds gemaakt off nog te maken.

Utrecht 2 Maart 1772

*In kennnisse van mij Izaak Salick,
locosecretarie.*

Akte in Utrechts Archief

Gevonden bij het Amsterdams Archief:

REGLEMENT VOOR DE JAGERS VAN TREKSCHUITEN EN ANDERE VAARTUIGEN DER STAD WEESP. Te Weesp

bij J.C. Vaarberg, Stads-Drukker.

De Raad der Stad Weesp gehoord hebbende de voordragt van Heeren Burgemeester en Wethouderen, om het Reglement voor de Jagers van Trekschuiten en andere Vaartuigen, zoo als het zelve op den 16den November 1816, door den Ed. Achtb. Raad dezer Stad was gearresteerd en op den 29sten November daaraanvolgende door de Edel Groot Achtb. Heeren Gedeputeerde Staten van Noord-Holland was geaprobeerd.

Art. 1

Het getal der Jagers van Trekschuiten en andere Vaartuigen, zal dat van vijftien niet mogen te boven gaan, ten zij Heeren Burgemeester en Wethouderen noodig oordelen, hetzelve bij voorkomende omstandigheden te vermeerderen; vermogende geene Schippers hoe ook genaamd, hunne vaste Jagers te hebben of naar verkiezing Jagers te noemen, ten zij dezelve bekend staan onder de naam van Stads- of Dorpschuiten, dewelke op last of gezag van eenig bestuur zijn aangesteld, ook zij, dewelken hun eigen Vaartuig door hunne eigene Paarden en Knechts verkiezen te laten jagen, mits des gevorderd wordende, onder Eede bij Burgemeester en Wethouderen te verklaren, dat en Vaartuig, en Paard of Paarden, hen in eigendom toebehoort, en de Knecht bij hen in vaste dienst is.

Art. 2

Ieder Jager zal van eene behoorlijke Acte door Burgemeester en Wethouders te verleen, voorzien worden, (onverminderd de Acte van Patent bij de wet bepaald,) en welke Acte hij aan de Commissaris zal moeten vertoonen, en ten bewijze daar van door denzelfden moeten geteekent zijn, ook zullen zij verplicht zijn een of meerdere goede gezonde Paarden te moeten hebben, welkers al of niet bekwaam, of geschiktheid ter beoordeeling van den Commissaris staat, en voorzien zijn van sterke tuigen en lijnen, om hunne vrachten zonder hinder te kunnen vervoeren, zich in alles, en voornamelijk tegen de Schippers of wie zij, op de wegen ontmoeten, bescheiden gedragen, de orders die bij het overleggen der lijnen gesteld zijn, behoorlijk in acht te nemen, zich niet met hunne Paarden op de rijweg of verhoogde waterkering of kaaijen begeven, noch eenige hinder aan de Rijtuigen veroorzaken, vooral bij duister weder, de Schippers omtrent het binnen of buiten omhouden der lijnen verwittigen, zich altoos ordentlijk, zonder vloeken, scheldwoorden, of diergelijke gedragen. Nog zullen zij verplicht zijn hunne Paarden, in het land of op stal van het noodig gezond voedsel te voorzien, en niet op de publieke wegen of schansen laten weiden, noch voor hunne huizen of op de straten eenig voeder (onder wat voorwendsel ook) te geven, alles op poene van 50 centen correctie suspensie of wel geheele intrekkingen der Acte, zoo als Burgemeester en Wethouders zullen noodig oordelen.

Art. 3

De Aannemer eener vracht zal dadelijk (ten zij dat de Commissaris en Schipper in overeenstemming hiertoe een latere tijd, bepaald hadden,) afjagen, en zijn reis volbrengen, zonder dat het hem vrijstaat, ten zij afgaanden met toestemming van den Commissaris en Schipper, of onder weg met toestemming van den Schipper, de vracht aan een ander over te doen; ook is het hem niet veroorloofd zijn vracht te verbeteren, door het aannemen van kleinere of meerdere Schuiten of Schepen, het zij bij het afvaren, het zij onder weg, ten zij dezelve door de Commissaris vooraf was besteed geworden, alles op poene als in voorgaande Art. is bepaald.

Art. 4

Een vracht aangenomen zijnde, doch de Jager door misbruik van sterke drank, onbekwaam bevonden wordende, zal door den Commissaris verboden worden om te mogen jagen, en hiervan telken reize verstoken blijven eene week, of in de busse verbeuren f6, ter decisie van Burgemeester en Wethouders; moetende de vracht dadelijk op nieuw worden besteed. Dezelfde poenaliteit zal de Jager incurreren, dewelke bevonden word zich onder weg aan dronkenschap te hebben schuldig gemaakt.

Art. 5

Door Burgemeester en Wethouders zal een Commissaris over de Jagers worden aangesteld, terwijl uit de Jagers van een behoorlijke Acte voorzien, door denzelfden twee Busmeesters zullen worden benoemd, zullende voor rekening der gezamenlijke Weesperjagers zulks nog geen plaats gehad hebbende aangekocht en onderhouden worden, een busse voorzien van twee onderscheidene slooten, waarvan de sleutels aan de Busmeesters ter bewaring worden toebetrouwd.

Art. 6

Ieder Jager (die ingevolge Art. 2 verplicht is, een of meerder Paarden te houden,) welke gedurende de tijd van zes weken zich zonder Paard bevindt, zal de Acte worden ingetrokken, en van zijn aandeel in de busse als anderzints verstoken zijn, ten zij Heeren B&W na de belanghebbenden gehoord te hebben, hieromtrent anders disponeren.

Art. 7

Geen Jager zal het regt hebben om buiten 's lands fortificatien, maar alleen binnen dezelve, alsmede binnen de sluis en zwaantjesbrug dezer stad, Vaartuigen om te jagen mogen aannemen, wat daar buiten aangenomen wordt, zal als niet aangenomen gehouden worden, en de Aannemer het zij eigen of vreemde Jager, verbeuren eene boete van 50 centen in de busse, hier aan niet voldoende, zoo lange met suspensie gecorrigeerd worden, tot dat voorzeide boete voldaan zal zijn.

Art. 8

De Jagers binnen deze stad wonende, hebben het regt de lijnen af te leggen op het territoir dezer stad, van alle vrachten herwaarts gevoerd wordende, door Jagers van zulke steden en plaatsen, alwaar zulks van de Jagers dezer stad gevorderd wordt; ook zullen de Jagers van welke plaats komende, ende vracht onderweg en alzoo niet van de klok, maar zoogenaamde smokkelbeurt hebbende, verstoken zijn van het regt om aan de klok alhier, of daar buiten eenige aanneming te doen, of wel met de vracht verder te jagen, op poene van Eene gulden in de bussen, zoo lang van het aannemen van vrachten of doorjagen verstoken blijven, tot dat voorz. boerte voldaan zal zijn.

Art. 9

Het zal de Jagers vrijstaan, om binnen het bij Art. 7 bepaalde teritoir, vrachten aan te nemen, mits dat vreemde Jagers vracht aangebracht hebben, van de aanbrenging, en van de aanneeming kennis geven, ter plaatse waar de aangenome vrachten overgedaan of om dezelve geworpen zal worden, 't zij aan de Commissaris of bij zijn absentie aan de Busmeesteren, en zal geen minderjarige of Zweepjager (waar door verstaan worden Knechts of Hulpjongens,) tot het aan of overnemen van vracht of thet werpen om dezelve geregtigt zijn.

Art. 10

De Commissaris of bij zijne absentie de Busmeesteren alleen, zal de aangenomen vrachten aan de minst aannemende Jager overdoen, zonder dat iemand der overige Jagers zich daarmede bemoeije, of daarin spreke, of wel buiten dien met vracht weg jagen, alles of eene boete van zestig cents, ten behoeve der busse, hetwelk door een Buitenjager die tegen dit Art. handelt, dadelijk zal moeten geschieden.

Art. 11

Een Buitenjager die alhier zijn vracht aan een ander overdoet, om dezelve verder te jagen, zal in dat geval geene vracht als naar zijn eigene plaats mogen aanenemen, ten waren niemand anders bij de hand ware of zulks verkoos te doen.

Art. 12

De Commissaris zal door een klok of bengel voor rekening, ten behoeve der Jagers te hangen en te onderhouden, ter plaatze, door B&W aan te wijzen, de niet met vracht uitzijnde Jagers, (die verplicht zullen zijn zich bij de hand te houden) bijeen roepen, hun aldaar de aangenomene vracht voorstellen.

Art. 13

De alzoo voorgestelde vracht op de wijze Art. 7 & 8 gemeld, het zij door een Buiten - of Binnenjager, (of een hunner Knechts, die zoo ver een Buitenjager betreft, bij de Commissaris en de Jagers moet bekend, en zoo veel de Jagers in de stad betreft, bij den Commissaris als Knechts moeten aangegeven zijn) aangenomen zijnde voor mindere prijs als bij de eerste aanneming van de Schippers was bedongen, zal het meerdere gelijk ook alle de verbeurde boetens ten behoeve van de Weesper Jager in de Busse bij Art. 5 gemeld, worden verzameld, ten overstaan van de Commissaris, of een der Busmeesteren of Jager, behalve hem, door wien het wordt ingestoken, het welk door een Buitenjager dadelijk zal moeten worden gedaan, en door een Weesper Jager, op aanmaning van de Commissaris, die daar van aantekening zal houden tot daar aan voldaan is; immers na volbrachte vracht, als wanneer zoodanige Jager daaraan niet dadelijk voldoet, zal hij verbeuren vijf en twintig centen in de busse, en verstoke blijve om eenige vracht aan te mogen nemen, tot aan een en ander is voldaan.

Art. 14

Uit het alzoo volgens voorgaande Art in de Busse verzameld wordende, zal het meerdere, dat somtijds bij het overnemen van een vracht mogt bedongen worden, als waar voor dezelve door den Commissaris is overgenomen, worden gesuppleerd.

Art. 15

De Commissaris zal de Schippers, die naar zijn oordeel voor jaagloon te weinig willen besteden, niet verplicht zijn aan te nemen, ten ware een Jager daarbij tegenwoordig zijnde, zulks aanneemt te doen, ook zal een Jager, buiten de Commissaris vracht aangenomen hebbende, voor minder prijs als waar voor een der andere Jagers, die wil aannemen zulks zelve moeten doen, of uit Privebeurs het meerdere moeten fourneeren zonder tegenspreken.

Art. 16

Wanneer de Commissaris een vracht heeft aangenomen, en geen der Jagers dezelve om te jagen wil overnemen, zal om dezelve vracht door de tegenwoordig zijnde worden geloot, zullende hij, die de hoogste oogen gooit, de vracht te beurt vallen, en dezelve zonder tegenspreken moeten jagen, op eene boete van vijf en vijftig cents, ten behoeve van hem, die bij eene tweede loting of werping zal te beurt vallen.

Art. 17

Bijaldien er door veelvuldige vrachten geene Jagers tegenwoordig, of wel dat zij die tegenwoordig waren, het zij een of meerder, volstrekt mogten weigeren, de voorhanden zijnde vracht aan te nemen en in den dienst te voorzien, zal in het eerste geval de Commissaris bij particulieren dit gebrek trachten te voorkomen, en in het tweede geval (met uitnodiging van den Schipper of zijn Knecht, om daarbij tegenwoordig te zijn, op dat de handelwijs van de Commissaris in deze, des nodig, ten allen tijde kan worden geconstateerd) de vracht voor rekening van den onwillige of onwilligen aan een particulier aanbesteden, zullende bijaldien deze aanbesteding een hoger loon als de ordinaire vracht gewoonlijk bedraagt, ten gevolge had, het meerder loon (door den Commissaris te beoordeelen en door hem aan den Schipper ter hand te stellen) op den onwillige, of onwilligen worden verhaald, dewelken zulks dadelijk aan den Commissaris gezamenlijk zullen restitueeren en ieder nog een boete van f6:- in de busse verbeuren, zullende zij wijders door Heeren B&W, naar bevind van zaken daar en boven met correctie suspensie of geheele intrekking der acte kunnen worden gestraft; alles ten einde de Scheepvaart geen de minste hinder of vertraging wedervaren, ter welker einde ook de Commissaris verplicht is ten alle tijden bij de hand te zijn, op dat nimmer eenige vracht een oogenblik naar hem zal behoeven te wachten.

Art. 18

De Commissaris zal van ieder, het zij Binnen- of Buitenjager, voor elk Paard dat met vracht afjaagt, als ook van elk Paard waar merde Buitenjagers komen aanjagen, 5 centen genieten, hier van zijn echter uitgezonderd de vast aangenomene gewone Veer- of Waterschuiten.

Art. 19

Alle kleine verschillen tusschen de Jagers moeten door de Commissaris en de twee Busmeesteren, en bij afwezigheid van een hunner, de oudste Jager worden afgemaakt, zullende hij, die zich tegen die uitspraak verzet, verbeuren 60 centen, ten behoeve der Busse.

Art. 20

De volgens Art. 5 aangestelde Busmeesteren, ieder een onderscheide sleutel der ten Huize van den Commissaris bewaard wordende Busse houdende, zullen op den 2 of 3 Januarij van ieder jaar, in tegenwoordigheid der Jagers, (die niet door ziekte of jagende absent zijn) de Busse openen, de zich daarin bevindende gelden tusschen de Commissaris en de Jagers

gelijkelijk verdeelen, eene weduwe of erfgename van een in het deeljaar gestorven Jager, zal of zullen na rato van den tijd, die hij in dat jaar heeft geleefd, met de in plaats van den overleedeene aangestelden Jager mededeelen, met dien verstande, dat zoo lang de plaats van den overleedenen Jager niet vervuld is, of dat B&W raadzaam oordelen, het jagen voor de weduwe of nagelatene kinderen voor eene tijd door een ander te doen vervullen, zal dezelve weduwe of nagelatene kinderen, het volle genot der uitdeeling hebben. Een Jager; gedurende het deeljaar bedankende, zal van de voordeelen der Busse verstoken zijn.

Art. 21

Alle de voorschreve bepalingen zullen door de Jagers behoorlijk worden nagekomen, en de overtreders daar van naar bevind van zaken, behalven de bijvoorgaande Artikelen bepaalde boeten met correctie of suspensie worden gestraft.

Art. 22

De Commissaris zal met overleg van Busmeesteren zorg dragen, dat tot gerijf der vreemde Jagers een stal wordt aangewezen, die, daarop (mits voor hun eigen voeder zorgende), hunne Paarden mogen plaatsen, zullende ieder Jager, van buiten komende en al of niet doorjagende, voor elk Paard 5 centen betalen, op poene van 50 centen in de bussen, en niet verder te mogen doorjagen, vrachten aan te nemen of over te doen, tot dat voorsz 5 cents en boete voldaan zal zijn.

Art. 23

B&W kunnen met voorkennis en goedkeuring van den Raad, dit Reglement zoodanig veranderen, vermeerderen ofte wel geheel nieuwe schikkingen daarstellen, als zij ter bereiking van het doel zullen oordeelen te behooren.

Art. 24

Aan de Commissaris en de Busmeesteren wordt de strikste uitvoering van de bepalingen, in dit Reglement voorkomende, aanbevolen. Aldus gearresteerd bij Hun Edel Achtb. Heeren B&W en Raden der Stad Weesp, op den 4 Mei 1825.

NOTE: 16 Penningen=1 Stuiver

In een ander Reglement gedateerd 15 Dec 1807:

Dat voor Passage-gelden/de Gabellen daaronder begrepen/ zal moeten worden betaald/als volgt:

Van Amsterdam op Weesp, 6 Stuivers 4 Penningen.

Voor vracht, waaronder Tollen en Gabellen f -:5:-

Passagegeld -:1:4

Te samen f -:6:4

Van Amsterdam naar de Diemerbrug, 2 stuivers

Voor vracht, waaronder Tollen en Gabellen f -:1:10

Passagegeld -:-:6

Te samen f -:2:-

Van de Diemerbrug op Weesp, 4 Stuivers 6 Penningen

Voor Vracht, waaronder Tollen en Gabellen f -:3:8

Passagegeld -:-:14

Te samen f -:4:6

Van Weesp op Amsterdam, 6 Stuivers 4 Penningen.

Voor vracht, waaronder Tollen en Gabellen f -:5:-

Passagegeld -:1:4

Te samen f -:6:4

Van Weesp naar de Bijlmer, 2 Stuivers.

Voor Vracht f -:1:10

Passagegeld -:-:6

Te samen f -:2:-

Van Weesp naar de Diemerbrug, 4 Stuivers 6 Penningen

Voor vracht, waaronder T&G 3 st 8 p

Pass 14 p

Van de Diemerbrug tot Amsterdam 2 Stuivers

Voor Vracht 1 st 10 p

Pass 6 p (Geen T&G)

De Personen in de Roef varende, daarenboven 2 Stuivers en 8 Penningen

Voor Roefgeld 2 st

Pass 8 p

Kinderen onder de 10 Jaren, betalen de halve Vracht en Passagegeld, en onder de 3 Jaren vrij.

AMSTERDAM in 1810

GOEDEREN

Een Oxhoofd Wijn of iets dergelijks	9 stuivers
een Aam Wijn of iets dergelijks	6 „
een Anker Wijn	4 „
een Kelder, of klein Vaatjen	4 „
een volle Kelder, van 15 Flessen	2 „
de 100 pond Geneverbessen	3 „
een Baal Hop, de 100 pond	4 „
een ledig Oxhoofd	4 „
een ledig Aam	4 „
een last Koorn	f3 & 10 stuivers
een Mudde Zak Appelen en Peren	4 stuivers
een drie Schepels Zak	4 „
een zijde Spek	4 „
een groote Baal Koffij, Peper of Rijst	7 „
een Kist met Koek	14 „
een ordinaire Kraam	f1
een Vat Talk	16 Stuivers
een Kist Kaarssen, van 1 tot 50 pond	4 „
een Rol Zeildoek, Stuk Linnen of Laken	4 „
een Riem Papier	4 „
een Molensteen	f3
een Ton Bier of Boter	7 „
Tabak in Vaten, de 100 pond	2 „
de 100 Lijn, Raap of Hennipkoeken	4 „
een tot vier bos, groote Hoepels	4 stuivers

een schok Kuipers Hout, of 61 Blokken	f2 & 8 stuivers
100 Duigen van Tabaksvaten	8 stuivers
een schof Brandewijns.Pijpduigen	4 „
een Mandje Pijpen, een Tal Bokkens of een Pot Kandij	4 „
een tot vier stroo Bokkens of Sprot	4 „
een Mandje Visch,Trommel of Pakje	4 „
een Meiden Kist	7 „
een Stoel	4 „
een Bed, met Peul en Kussens	10 „
een Koets	f2 & 12 stuivers
een Fourgon	f1 & 13 stuivers
een Chais	f1 & 8 stuivers
een Ton Visch, Olij,Traan of Haring	7 stuivers
100 pond zoetemelks Kaas	5 „
100 pond Leidsche Kaas	4 „
van een toty 50 pond Stokbisch	4 „
een Ton Gerst,Gort of Bukking	6 „
een groote Ton Stijfsel	7 „
een Ton Potasch, van Dantzig	f1
een groote Oostersche Kist	14 „
een Korf Rosijnen of Vijgen	4 „
100 pond Koper of Tin, Lood of IJzer	4 „
een zak Wol, zijnde Lakens, groot	6 „
een Kist Glas	10 „
een Korf Schijf Glas	12 „
een Gulden Aardewerk	2 „
een Bos Bezems of schijf Boenders	4 „
een vet Varken	7 „
een mager Varken	4 „
Biggen, in een Korf, het stuk	2 „
een vet Kalf	8 „
een nugter Kalf	5 „
een Schaap of vet Lam	5 „
een mager We-Lam	4 „

een Koe-Huid	4 stuivers
van een tot 4 Kalfs- of Schaapen Huiden	4 „
een Mandje Karssen, Pruimen of Bessen	4 „
een Groote Sluitmand	5 „
het 100 Koolen	10 „
een Branders Pomp	f1 & 8 stuivers
een bos Klompen, houdende 13 paar	4 stuivers
een Kist Thee	8 „
een Groote Wasch	14 „
een Ton Zeep	7 „
een Vat Mekrap	14 „
100 ledige Spawaterskannen	4 „
100 pond Suiker	4 „
een Zak Geld, a 100 Gulden	4 „
van 200 dito	5 „
van 1000 dito	14 „
een Papier, in waarde f 500	5 „
een dito in waarde f 1000	7 „

J.B. Christemeyer schreef omstreeks 1830 een boekje over het reizen in die tijd per trekschuit:

“Het lustoord tussen Amstel en Grebbe en elders in het Sticht van Utrecht.”

In dit boekje vinden we:

De grotere trekschuit vertrekt 'smorgens om 7 uur getrokken door twee paarden van den Beerenbijt en komt tegen de middag te Utrecht aan.

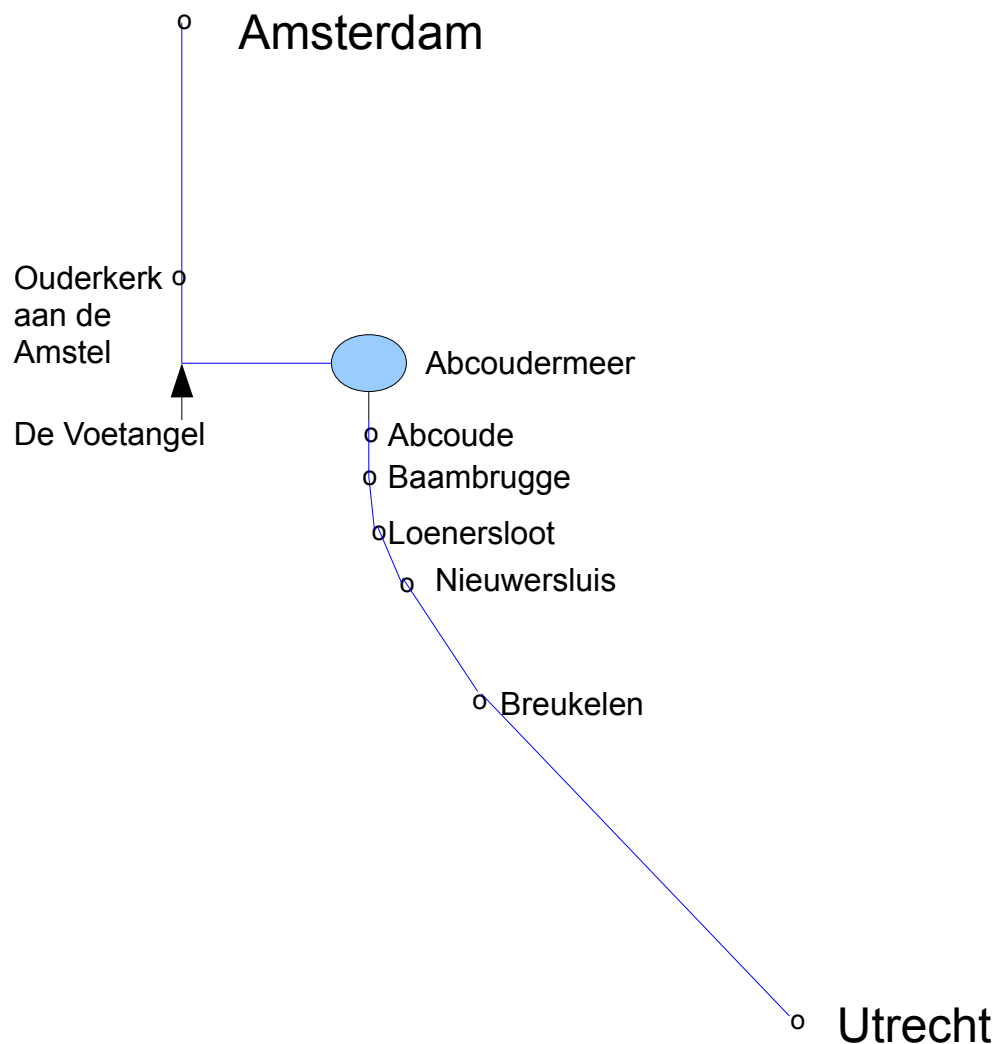
Via Ouderkerk, “De Voetangel” (uitspanning) Abcoudermeer, de Angstel komt men om 10 uur te Loenersloot aan. Daarna ging de schuit door de Nieuwe Wetering naar Nieuwersluis en verder de Vecht. (Daarom heette de Vecht beneden Nieuwersluis de stille Vecht).

Wij zouden dus, na Vreeland en deszelfs omstreken bezigtigd te hebben, nog op ons gemak, van daar over Loenen wandelende, de middagschuit kunnen bereiken die te half twee ure van de Beerenbijt varende, nagenoeg te half zes te Nieuwersluis aanlegt en gewoonlijk des avonds te acht ure te Utrecht aankomt.

U mag u zelfs niet ontraden, om, zoo de gelegenheid het u in 't vervolg toelaat, opzettelijk een togtje op Utrecht te ondernemen, en dan eenen avondstond in de maand Mei uit te kiezen, wanneer gij te vijf ure in de namiddag, aan de Beerenbijt, in de snelschuit of vlieger stappende, en dan, met opgaand maanlicht, de Vecht tussen Nieuwersluis en Breukelen bevaren- onder begunstiging van fraai weder, bij den verrukkelijken zang der nachtegalen, welke in de boomrijken omtrek veel

gevonden worden, een dier heerlijke avondstonden kunt genieten, waarvan de herinnering ons nog lang de aangenaamste beelden wedergeeft.

Note: Beerenbijt was een zeer bekende herberg bij Amsterdam, buiten de Utrechtse poort aan de Amstel. Op een zekere prent, voorstellende een gezicht op de Amstel heet die herberg de “Beere-Beyters Herberg”. Het grote trekschuiten-veer voor alle omliggende steden. Wachtende reizigers werden hier 'vermaakt' met een aan een ketting gehouden beer te zien dansen.



In 1638 kwam in de Vechtstreek de trekvaart tussen Weesp en 's Graveland tot stand en kort na 1640 de Naarder trekvaart en de Muidentrekvaart. Tot ver in de 19e eeuw hebben trekschuit en diligence voor het personenvervoer gediend.

De Vecht maakte na 1824 deel uit van de z.g.n. Keulse Vaart tussen Amsterdam en de Duitse Rijn. In 1895 werd het Merwedekanaal geopend tussen Amsterdam en Utrecht (sinds 1952 Amsterdam Rijnkanaal geheten).

Ieder uur vertrok een schuit van elke stad. De reis van Amsterdam naar Rotterdam duurde b.v. 14 uur, maar de reiziger kwam onvermoeid en welgemoed aan. Daarentegen de passagier van een diligence kwam een paar uur eerder aan, rad gebroken.

Naast de trekschuit voor het vervoer van passagiers kwamen er ook schippers die alleen vracht vervoerden. Dit waren geen regelmatige diensten. De schippers wachtten totdat hen vracht werd aangeboden. Transport van goederen, met name turf, pannen en bakstenen uit de Vechtstreek ging praktisch uitsluitend per schip.

Later, toen de handel en industrie toenam kwam er een vraag naar snelle en regelmatige diensten, vandaar de termen **beurtvaart**, **beurtschipper**, en **beurtman**.

Aan het einde van de 16e eeuw was de beurtvaart algemeen.

In 1875 was de trekschuit al bijna verdwenen.

Omtrent die tijd hield ook de diligence op met het vervoeren van passagiers.